

Rapporti commerciali e diversi

Denominazione	31.12.2006					2006			
	Crediti	Ratei e Risconti attivi	Debiti	Ratei e Risconti passivi	Garanzie	Costi		Ricavi	
						Costi della produzione	Oneri straordinari	Valore della produzione	Proventi straordinari
Imprese controllate	551.217	-	68.171	-	-	3	1.323	60.954	1.097
TAV SpA	549.368		67.791			3	1.282	59.337	1.080
Metropark SpA	1.848		380				41	1.142	17
SELF Srl									
Nord Est Terminal SpA	1							475	
Tiburtina Sviluppo Immobiliare Tunnel Ferroviario del Brennero SpA									
Imprese collegate	859	-	9.062	-	-	1.470	4	1.073	21
Italcertifer ScpA	191		1.382			1.065		280	
LTF Sas	90		6.600				4	496	
Porta Sud SpA	39							61	21
Quadrante Europa SpA			450					10	
SGT SpA	539							226	
Terminal Tremestieri Srl			630			405			
Controllanti	927.974	-	21.297	-	-	78.012	46	6.804	-
Ferrovie dello Stato SpA	927.974		21.297			78.012	46	6.804	
Altre imprese consociate	449.576	-	355.399	1.375	5.165	199.792	4.116	1.132.176	5.287
Italcontainer SpA	23						5	63	2
Omnia Express SpA	108		4.750			4.054	1	58	1
Omnia Logistica SpA	216			1				349	10
Serfer Srl	759		18 9			15	1	1.339	14
Ferport Srl	6							6	
Ferport Napoli Srl									
Ferservizi SpA	4.309		37.400			69.326	340	3.962	266
Passaggi	1		9			89			
Cargo Chemical	1							20	
Grandi Stazioni SpA	11.146		36.478			51.727	674	31.642	970

Cento Stazioni SpA	3.804	8.313	1.365		26.290	380	11.393	117
Fercredit SpA	21	151.632		5.165	42		11	
Italferr SpA	885	69.833			2.018	79	698	123
Sogin Srl	91	8						
Ecolog		644			24		16	
Cemat	887	183			289	10	2.216	
Sita SpA	133	160			148		148	
Trenitalia SpA	417.418	40.259			38.670	2.584	1.077.628	3.784
Ferrovie Real Estate Srl	9.768	5.712			7.100	42	2.627	
TOTALE	1.929.626	453.929	1.375	5.165	279.277	5.489	1.201.007	6.405

Rapporti finanziari

Denominazione	31.12.2006							(in migliaia di euro)	
	Imm.ni Finanz.	Crediti	Ratei e Risconti attivi	Debiti	Ratei e Risconti passivi	Garanzie	Impegni	Operazioni	Provvisti
Imprese controllate	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TAV SpA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Controllanti	-	-	-	227.242	-	-	-	65	9.359
Ferrovie dello Stato SpA	-	-	-	227.242	-	-	-	65	9.359
TOTALE	-	-	-	227.242	-	-	-	65	11.880

Si informa che le operazioni con le società del Gruppo sono state eseguite a normali prezzi di mercato.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

TAV SPA (100%)

TAV ha come scopo la progettazione e costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie costituenti il Sistema Alta Velocità. Lo sfruttamento economico di tali linee e delle infrastrutture, è trasferito, in forza della Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003, a RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale: la modalità individuata per il trasferimento è la scissione.

L'esercizio 2006, che si è chiuso con un risultato pari a zero in coerenza con lo scopo sociale della società, può considerarsi caratterizzato dai seguenti elementi.

FATTI DI MAGGIOR RILIEVO

- Con il 1° gennaio 2006 è divenuta efficace la scissione del "1° Lotto Funzionale della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli", il cui atto era stato sottoscritto in data 6 dicembre 2005, che ha comportato una riduzione del capitale sociale da euro 5.545.940.636,04 a euro 3.683.341.074,00 e di riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di € 241.328.142,14, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 6 dicembre 2005.
- Con il 1° febbraio 2006 ha avuto effetto la scissione della "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano" che ha comportato una riduzione del capitale da Euro 3.683.341.074,00 a Euro 2.527.761.824,00 e di riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di € 82.168.513,34, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 24 gennaio 2006.
- L'assemblea straordinaria dell'11 gennaio 2006 ha deliberato l'eliminazione del valore nominale delle azioni rappresentative il capitale sociale della Società con decorrenza degli effetti dal 1° marzo 2006. Pertanto a decorrere dal 1° marzo 2006 il capitale sociale risulta essere diviso in n. 4.894.400 azioni, prive del valore nominale.
- In data 10 aprile 2006 l'Agenzia delle Entrate ha disposto l'ordinativo di pagamento per il rimborso dei crediti IVA dei primi tre trimestri degli anni 2002 e 2003 per un ammontare, comprensivo degli interessi maturati, pari ad euro 372.361 mila.
- L'Assemblea Straordinaria del 26 aprile 2006 ha deliberato un aumento del capitale sociale - mediante l'utilizzo di versamenti in futuro aumento di capitale - per Euro 764.415.326,00, da 2.527.761.824,00 euro a 3.292.177.150,00 euro. Detto aumento, sottoscritto integralmente da RFI, è avvenuto senza emissione di nuove azioni, che risultano quindi pari a 4.894.400 e sono prive di valore nominale.

- In data 13 settembre 2006 il Concessionario ha disposto il pagamento dei rimborsi IVA dei primi tre trimestri degli anni 2002 e 2003, comprensivo della quota interessi, per un totale di € 372.361 mila.
- In data 21 settembre 2006, in previsione dell'entrata in esercizio di porzione funzionale del 2° lotto funzionale Modena Est - Bologna della tratta ferroviaria AV/AC Milano - Bologna, è stato stipulato l'atto di scissione parziale, che prevede l'assegnazione a RFI del ramo di azienda. Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari ad € 58.228.627,00 di cui € 58.091.627,00 quale capitale sociale e € 137.000,00 quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 aprile 2006 ed ha avuto effetto dal 1° ottobre 2006. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 aprile, sono state determinate sulla base della situazione patrimoniale al 30 settembre 2006.
- In data 13 dicembre 2006, in linea con quanto definito nell'atto di scissione della "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano" è stato stipulato con RFI l'atto di scissione denominato "Immobili della Sub-tratta Torino - Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino - Milano" composto dal sedime e opere accessorie. Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari ad € 14.556.466,00 di cui € 13.991.668,00 quale capitale sociale e € 564.798,00 quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2006 ed avrà effetto dal 1° gennaio 2007. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 giugno, verranno determinate sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2006.
- In data 21 dicembre 2006 è stato stipulato l'atto di scissione parziale, che prevede l'assegnazione a RFI del ramo di azienda denominato "Infrastruttura ferroviaria Nodo di Roma - Penetrazione Urbana AV/AC e Raddoppio FR2 (linea Roma-Sulmona) comprensiva degli immobili strumentali, delle opere e degli impianti tecnologici strumentali, accessori e funzionali". Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari ad € 94.933.543,00 di cui € 94.172.581,00 quale capitale sociale e € 760.962,00 quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2006 ed avrà effetto dal 1° gennaio 2007. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 giugno, verranno determinate sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2006.

AVANZAMENTO ECONOMICO E CONTRATTUALE DEL PROGETTO AV/AC DIRETTRICE TORINO - MILANO - NAPOLI**Torino - Milano**Torino - Novara

In data 20 dicembre 2005 è stato approvato, da parte del Consiglio di Amministrazione, il progetto di scissione parziale tra TAV e RFI per consentire a quest'ultima, di acquisire nel proprio patrimonio, di gestire e conseguentemente di sfruttare economicamente le attività riferite alla sub-tratta stessa. L'Atto di scissione, che produrrà i suoi effetti contabili dal 1° febbraio 2006, è stato sottoscritto tra le parti in data 24 gennaio 2006.

Proseguono le attività per il completamento dei lavori sulla tratta scissa, attività che vengono svolte, ove necessario, durante le interruzioni all'esercizio concordate con RFI.

In data 04.12.2006 è stato sottoscritto un Accordo con il GC, con il quale vengono individuate le opere, attività, prestazioni e varianti relative alla subtratta Torino - Novara da eseguirsi dopo il Termine di Ultimazione Sostanziale della subtratta medesima, nonché i Termini di Ultimazione delle opere, attività, prestazioni e varianti medesime e la relativa disciplina contrattuale, inoltre tale Accordo costituisce, ai sensi dell'art. 15 dell'Atto Integrativo, l'Addendum relativo alle varianti già ordinate alla data di sottoscrizione dello stesso, nonché alle ulteriori varianti che sono contrattualizzate con l'Accordo medesimo.

Da gennaio a dicembre 2006 risultano ordinate varianti per un importo totale pari a circa 9 milioni di Euro.

Per quanto riguarda la risoluzione del contenzioso il *General Contractor* FIAT in data 4.12.2006, in relazione alla definizione e sottoscrizione dell'Accordo del 4.12.2006, si è dichiarato disposto ad accettare l'importo di 75 milioni di euro, quale somma forfetaria ed onnicomprensiva, fissa ed invariabile e non soggetta ad adeguamento monetario, per la rinuncia alle riserve avanzate da FIAT medesima, ove entro il 28.02.2007 venga sottoscritto un Accordo concernente le riserve che preveda il riconoscimento di TAV della predetta somma.

Qualora la sottoscrizione del suddetto Accordo intervenga entro il 30.06.2007, andranno riconosciuti al GC, per il periodo intercorrente tra il 1.03.2006 e la data di sottoscrizione dell'Accordo medesimo, anche gli interessi.

Inoltre in data 27.10.2006 è stato approvato, da parte del Consiglio di Amministrazione di TAV e successivamente il 30.10.2006 dal CdA di RFI, il progetto per la seconda scissione riguardante il sedime e le opere accessorie afferenti all'infrastruttura ferroviaria e le opere accessorie afferenti alle interconnessioni, comprensivi dei fabbricati e/o dei volumi tecnici strumentali nonché crediti e debiti finanziari, immobilizzazioni immateriali, aggi e disaggi, ratei passivi, derivanti dai contratti di finanziamento e relativi contratti di copertura. L'Atto per tale seconda scissione è stato firmato il 13.12.2006 e gli effetti economici decorreranno dal 1° gennaio 2007.

Novara - Milano

Proseguono i lavori di realizzazione della Tratta Novara - Milano, l'avanzamento complessivo dei lavori è pari al 57 % dei lavori affidati al *General Contractor*.

Da gennaio a dicembre 2006 risultano ordinate varianti per un importo totale pari a circa 99 milioni di Euro.

Sono state formalizzate le Convenzioni con gli Enti Sarpom, Eni, Enel, Tutela Ambientale Magentino, Consorzio Irriguo Villoresi e Basicel, l'Accordo Quadro con l'Associazione Irrigua Est Sesia, Milano Mare, CGSE per la risoluzione delle interferenze tra gli impianti di competenza e la linea ferroviaria, l'Accordo tra TAV/CAVTOMI e Ente Fiera di Milano che disciplina l'occupazione temporanea e successiva rimessa in pristino dell'immobile di proprietà Ente Fiera per effettuare la deviazione provvisoria dell'autostrada A4 ToMi propedeutica alla realizzazione del sottoattraversamento dell'infrastruttura autostradale esistente.

E' stato inoltre stipulato l'Accordo Operativo TAV/CAVTOMI/ANAS/SATAP, grazie al quale è stato possibile avviare i lavori in interferenza con l'autostrada A4; si prevede la stipula dell'Addendum alla Convenzione del 22/04/2004 entro metà 2007.

Milano - Bologna

Proseguono i lavori di realizzazione della Tratta AV/AC Milano - Bologna, l'avanzamento complessivo dei lavori è pari al 83,4 % sul totale lavori affidati al *General Contractor*.

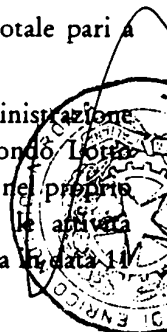
Da gennaio a dicembre 2006 risultano ordinate varianti per un importo totale pari a circa 110,8 milioni di Euro.

In data 11 luglio 2006 è stato approvato, da parte del Consiglio di Amministrazione TAV, il progetto di scissione tra TAV e RFI della prima parte del secondo Lotto Funzionale Modena Est - Bologna per consentire a quest'ultima, di acquisire nel proprio patrimonio, di gestire e conseguentemente di sfruttare economicamente le attività riferite alla sub-tratta stessa; l'attivazione all'esercizio commerciale è avvenuta in data 11 settembre 2006.

L'Atto di scissione, che produce i suoi effetti contabili dal 1° ottobre 2006, è stato sottoscritto tra le parti in data 21 settembre 2006.

Relativamente ai lavori in corso di esecuzione si segnala il completamento a giugno 2006 delle opere civili dell'impalcato del Ponte sul Po nonché l'apertura al traffico in data 8 aprile 2006 della variante SP 13 in zona Villa Dallari.

E' stato sottoscritto l'Accordo con Autostrade, Comune di Reggio Emilia e Cepav Uno per la definizione delle tempistiche e della copertura economica degli interventi del casello autostradale.



Bologna – Firenze

Proseguono i lavori di realizzazione della Tratta Bologna - Firenze, l'avanzamento complessivo dei lavori è pari al 85 % dei lavori affidati al *General Contractor*.

Nell'anno 2006 risultano ordinate varianti per un importo totale pari a circa 13,3 milioni di Euro.

Roma – Napoli

Proseguono i lavori di realizzazione del II lotto della Tratta Roma - Napoli nonché le attività per il completamento dei lavori sul I lotto scisso.

Nel corso del 2006 risultano ordinate varianti per un importo totale pari a 12,6 milioni di Euro.

In data 5 luglio 2006 è stato emesso il Collaudo Finale Principale per il I lotto funzionale. L'Addendum al Certificato è stato emesso in data 30.1.2007.

Relativamente ai lavori del 2° Lotto Funzionale, la realizzazione delle opere civili hanno registrato un rallentamento per effetto di alcune cause ostative, quali l'interferenza con ARIN, le difficoltà nell'ottenimento di autorizzazioni alla chiusura di strade del Comune di Afragola ed il ritardo nello svincolo delle aree ex-Petergrass inquinate da amianto; sono stati avviati contatti con il *General Contractor* volti alla condivisione di una nuovo Programma Lavori che recuperi almeno in parte tali ritardi.

Si segnala inoltre che in data 19 Novembre 2006 è stata attivata l'interconnessione di Caserta con la Linea Storica Roma - Napoli via Cassino.

Nodo di Bologna

I lavori in corso di esecuzione relativi al nodo AV/AC di Bologna interessano il "Passante Alta Velocità/Alta Capacità", inclusa la nuova Stazione AV/AC interrata e la bretella per l'interconnessione della linea Bologna - Padova.

Relativamente alla realizzazione del tratto dal Km 17+854 ai ponti Reno, inclusa l'interconnessione per Verona (lotto 9 - ATI Baldassini Tognozzi (mandataria) -Asfalti Sintex-Comsa), si registra un ritardo dei lavori di circa 7 mesi per le problematiche emerse nella risoluzione di alcune interferenze nonché per cedimenti della sede autostradale in fase di realizzazione della Galleria "Casalecchio" ; sono in corso i confronti con l'appaltatore che consenta, tra l'altro, di ridefinire il programma lavori coerentemente con l'attivazione del passante AV/AC in superficie entro dicembre 2007

Relativamente alla realizzazione dell'armamento e TE del passante AV/AC in superficie (lotto 18A - GCF Generali Costruzioni Ferroviarie) è in corso di verifica con l'Appaltatore un programma lavori per ridurre i tempi di esecuzione dell'appalto, al fine di recuperare i ritardi maturati sui lavori delle opere civili del lotto 9.

Relativamente al tratto in galleria da S. Ruffillo alla Stazione AV interrata (lotto 5 - ATI Necso (ora Acciona Infraestructuras - mandataria) - Salini - Ghella), risulta completato lo scavo con frese nonché i cunicoli di collegamento tra le gallerie a singolo binario ed i

lavori di scavo del Cameron Salesiani. Sono attualmente in corso i preconsolidamenti dall'alto relativi alla variante alla galleria policentrica di collegamento tra il Cameron Salesiani e la Stazione AV nonché il tratto in galleria artificiale e trincea in area S.Ruffillo.

Per quanto riguarda la nuova Stazione AV/AC (lotto 11 - Astaldi) ad inizio novembre 2006 l'appaltatore ha sospeso le attività inerenti le opere di contenimento dello scavo per mancata contrattualizzazione della variante per l'abbassamento dello scavo a 7 metri di profondità. Proseguono le attività archeologiche ed in particolare la rimozione dei reperti individuati sino a -4 metri dal piano campagna.

In relazione alla realizzazione del tratto in galleria naturale dalla stazione AV/AC al km 9+280 (lotto 8 A - Condotte) proseguono i lavori relativi alla variante galleria policentrica.

Relativamente alla realizzazione del tratto tra km 9+280 ed il Ponte Reno compresa interconnessione per Venezia (lotto 8B - ATI C.C.C.- C.M.C.- Coopsette), sono in corso le attività per l'individuazione della discarica presso la quale conferire l'ammasso localizzato di rifiuti classificati come "pericolosi" emerso durante i lavori relativi alla deviazione di via Agucchi ed in ottemperanza a quanto comunicato dal Comune di Bologna con lettera del 28/06/06.

In data 05/12/2006 si è conclusa positivamente la CdS siti contaminati con approvazione, in particolare, del progetto definitivo di 1^fase di bonifica/messa in sicurezza dell'area inquinata di via Agucchi per la quota parte strettamente funzionale alla realizzazione degli interventi AV; sono in corso le attività finalizzate all'acquisizione dell'autorizzazione da parte del Comune di Bologna.

In relazione alle problematiche che interessano, in particolare, le opere AV interferenti con la ex discarica di via Agucchi, si registra un ritardo rispetto al programma dei lavori di cui al 1°AIM del 23/03/05; sono in corso i confronti con l'ATI per la riprogrammazione dei lavori e la risoluzione del contenzioso.

Per il completamento delle opere civili della tratta Ponti Reno - Via Zanardi (ex lotto 7 V - Asfalti Sintex), in data 30.08.2006 sono stati consegnati i lavori all'impresa C.C.C. Cantieri Costruzioni Cemento (lotto 7b), con termine di ultimazione per aprile 2007.

In relazione alla realizzazione delle opere civili, armamento e TE della bretella per l'interconnessione della linea BO-PD (lotto 13 - COGEL Infrastrutture) proseguono i lavori ed in particolare sono state avviate le opere propedeutiche allo scavalco dell'autostrada nonché alle attività di spostamento dell'oleodotto militare interferente con le opere ferroviarie.

Nodo di Roma

In data 16/10/2006 è stata attivata a pre-esercizio la linea ferroviaria su sede definitiva AV nella tratta Prenestina-Salone.

In particolare sono state completate le opere civili, l'armamento e le attività di trazione elettrica, che sono state realizzate nell'ambito del progetto Penetrazione AV Nodo di Roma, mentre l'attrezzaggio ERTMS tra Roma Prenestina e il PM Salone AV è stato realizzato nell'ambito del progetto Tratta Roma-Napoli.

Le fermate FR2 sono state completate e l'attivazione è avvenuta il 1 febbraio 2007.

Per quanto attiene il contenzioso con gli appaltatori delle opere civili, sono stati avviati i procedimenti di accordo bonario (ex art. 31/bis L.109/94) per gli appalti dei Lotti 1, 2, 3.2 e 4.

Per quanto riguarda l'Interconnessione DD/AV, sono in corso le lavorazioni relative alla deviazione del collettore Mandrione ed è stato avviato il montaggio delle carpenterie metalliche nei locali pompe; prosegue inoltre l'esecuzione del *jet-grouting* e dei pali per la galleria pari.

È stato completato lo scavo archeologico sotto le linee direttissima e storica, necessario per la realizzazione del solettone intermedio di copertura della galleria, mentre è previsto per aprile 2007 l'inizio dello scavo archeologico sotto la viabilità di Casal Bertone.

Per quanto attiene le opere di mitigazione socio-ambientale, si è conclusa l'attività di BOB sul 1° appalto ed è in corso quella sul 2° appalto.

Relativamente all'appalto per le Barriere antirumore, sono iniziati i lavori di realizzazione di alcuni tratti delle barriere (BA08 e BA11). Il completamento delle lavorazioni è previsto per febbraio 2008.

Nodo di Napoli

Nel corso dell'anno proseguiti i lavori relativi alle opere civili della Penetrazione Urbana Alta Velocità/Alta Capacità e del Collegamento Nord-Sud, alla Sottostazione Elettrica di Volla, all'Impianto Dinamico Polifunzionale, nonché all'appalto ACEI di Bivio Casoria.

In particolare sono stati completati gli scavi archeologici relativi al Collegamento Nord-Sud (per il quale si è in attesa dello svincolo SANC) e sono proseguiti i lavori relativi alle opere civili della Penetrazione Urbana Alta Velocità/Alta Capacità e del Collegamento Nord-Sud, alle Sottostazioni Elettriche di Volla e Canello ed all'Impianto Dinamico Polifunzionale. Sono state inoltre avviate le attività per l'appalto ACEI di Bivio Casoria e BAB della Penetrazione Urbana, nonché le gare per le Barriere Antirumore e per gli impianti di Trazione Elettrica del 1° Lotto della Penetrazione Urbana.

Nel corso del 2006 sono state, inoltre, affidate all'ATI SACAIM le prestazioni relative all'appalto integrato per la realizzazione della Stazione AV Napoli Afragola. E' attualmente in corso la progettazione esecutiva, il cui termine per la consegna è stato prorogato dal 3 dicembre 2006 al 13 gennaio 2007. E' stata inoltre contrattualizzata una variante per l'esecuzione delle indagini archeologiche sulle aree di Stazione

(completamento previsto per fine maggio 2007).

E' stato costituito, nella prima metà dell'anno, un Tavolo Tecnico tra RFI, TAV e Italferr per la definizione dell'assetto tecnologico del Nodo. A seguito della chiusura dei lavori del Tavolo Tecnico TAV ha comunicato a RFI il nuovo Piano degli Affidamenti, successivamente approvato dalla stessa RFI. E' stato inoltre costituito un Gruppo di Coordinamento specifico per il presidio delle attività funzionali all'attivazione della Linea a Monte del Vesuvio (avvio pre-esercizio previsto per il 30/11/2007).

Terzo Valico dei Giovi

Il 3/08/2006 il Consorzio COCIV ha completato la trasmissione ad Italferr degli elaborati del Progetto Definitivo adeguati alle osservazioni emerse nel corso dell'istruttoria tecnica da parte di Italferr.

In data 25/08/06 sulla G.U. n. 197 è stata pubblicata la Delibera CIPE (n. 80/06) di approvazione del Progetto Definitivo.

Milano - Verona

A seguito della delibera CIPE del 5 dicembre 2003 di approvazione del progetto preliminare, il *General Contractor* ha proseguito nello sviluppo del progetto definitivo, la cui trasmissione è stata completata (con varie revisioni) tra luglio e settembre 2006. Italferr ha completato a novembre 2006 la verifica tecnica ed economica del Progetto definitivo.

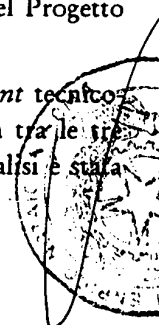
RFI con nota del 08.06.2006 ha comunicato a TAV di eseguire un *assessment* tecnico-economico del progetto. La società selezionata da TAV per questa attività tra le tre individuate in sede di R.d.O., è stata la De Consult di Francoforte. Tale analisi è stata completata a dicembre 2006.

FINANZIAMENTI

Linea Torino - Milano - Napoli

Relativamente alla direttrice Torino - Milano - Napoli, in accordo con quanto stabilito dall'art. 75 della Legge Finanziaria del 2003, ed in applicazione del *Credit Facility Agreement* stipulato il 23 dicembre 2003 con ISPA nonché dei relativi contratti accessori, alla data del 31 dicembre 2006 sono in essere tra TAV/RFI e ISPA (oggi CDP) i contratti riportati nella sezione "Finanziamento del progetto AV/AC" della presente Relazione sulla gestione.

Gli investimenti sono stati finanziati nel primo semestre con il residuo del PLT 15 (*Liquidity Line*) con Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA). In data 2 gennaio 2006 infatti, con il tiraggio da 746 mln di euro, 666 mln di euro per TAV e il residuo, 80 mln di euro



per RFI, si è esaurita la disponibilità di detto finanziamento.

Per quanto riguarda il proseguio del finanziamento del progetto la Legge Finanziaria 2006 ha previsto:

- sulla base all'art.1 comma 79 e seguenti la fusione per incorporazione, di ISPA, con effetto dal 1° gennaio 2006 nella Cassa depositi e prestiti S.p.A., la quale assume tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi di ISPA stessa, incluso il patrimonio separato, proseguendo in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi anche processuali e che la Cassa Depositi e Prestiti continua a svolgere, attraverso il patrimonio separato, le attività connesse agli interventi finanziari intrapresi da ISPA fino all'entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'art.75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289;
- fatto salvo quanto previsto dal citato art. 75, le obbligazioni emesse ed i mutui contratti da ISPA fino all'entrata in vigore della presente legge sono integralmente garantiti dallo Stato (ex art. 1 comma 81 legge finanziaria 2006). Tale articolo ha permesso l'ultimo tiraggio sopraccitato;
- per la prosecuzione degli interventi relativi al «Sistema alta velocità/alta capacità», sono concessi a Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del gruppo contributi quindicennali di 85 milioni di euro a decorrere dal 2006 e di 100 milioni di euro a decorrere dal 2007. Per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori, da avviare in via anticipata, ricompresi nei progetti preliminari, approvati dal CIPE con delibere n. 78 del 29 settembre 2003, delle linee AV/AC Milano-Genova e Milano-Verona incluso il nodo di Verona, è concesso a Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del gruppo un ulteriore contributo quindicennale di 15 milioni di euro annui a decorrere dal 2006.

Con decreto Decreto Legge 223 del 4 luglio 2006, il Consiglio dei Ministri ha concesso, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC, per l'anno 2006, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 mln di euro a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del gruppo.

Tale contributo è stato incassato nel 2006 dalla TAV per un importo di 1.430 mln di euro e da RFI di 370 mln di euro per i fabbisogni relativi alle commesse AV/AC di propria competenza.

Il 27 dicembre 2006, infine, è stato trasferiti dalla Capogruppo l'incasso di 100 mln di euro ricevuto dallo Stato il data 20 dicembre 2006, come prima annualità del contributo quindicennale previsto dall' art. 1 comma 84 della Legge Finanziaria 2006, nella misura di 15 mln di euro per il resto del sistema e 85 mln di euro per la Torino-Milano-Napoli. L'art. 1 comma 975 della Legge Finanziaria 2007 ha confermato tale importo sia per il 2006, nonché per le restanti annualità, pur destinandolo esclusivamente alla Torino-Milano-Napoli; il contributo quindicennale da 100 mln di euro, previsto originariamente nella finanziaria 2006 per l'AV/AC, è stato assegnato alla Rete convenzionale delle infrastrutture ferroviarie.

Con riferimento alle restanti quote annue dei contributi previsti nella Finanziaria 2006, a seguito dell'emanazione del Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 123000 del 7 dicembre 2006, Ferrovie dello Stato ha stipulato, attraverso la sottoscrizione di un contratto di mutuo, un'operazione di attualizzazione, che ha permesso di incassare alla stessa, in data 29 dicembre 2006, circa 2.179 mln di euro, di cui 1.062 mln di euro per il progetto AV/AC.

Con riferimento ai contratti di finanziamento, si segnala che negli esercizi precedenti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sono stati stipulati, a copertura dei rischi connessi alla fluttuazione dei tassi d'interesse, dei contratti di "Interest Rate Swaps", trasformando l'indebitamento da tasso variabile a tasso fisso, anch'essi oggetto di accollo da parte dello Stato visto quanto stabilito dall'art. 1 commi 966-969 della Legge Finanziaria 2007.

Inoltre si precisa che i due contratti di "Forward Rate Swaps" a suo tempo stipulati con ISPA per la copertura del costo dell'eventuale rifinanziamento, a seguito dell'assunzione da parte dello Stato, secondo quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2007, dei debiti contratti da ISPA, sono da considerarsi in carico allo Stato e non più in capo alla Società.

Milano - Verona e Terzo Valico dei Giovi

La Legge Finanziaria 2006 aveva previsto per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché ai lavori stessi, delle linee Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Genova e Milano-Verona incluso il Nodo di Verona, la concessione a Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del gruppo, di un contributo quindicennale di 15 milioni di euro annui a decorrere dal 2006, la Legge Finanziaria 2007 ha modificato la destinazione di tale importo a favore della Torino-Milano-Napoli.

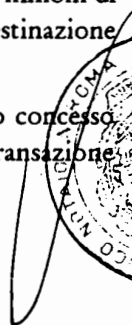
Come già riportato, il 15 settembre 2006 è stato rimborsato il finanziamento concesso dalla controllante RFI per far fronte agli adempimenti derivanti dalla transazione definita con il *General Contractor* COCIV per 137,7 mln di euro.

Contributi Comunità Europea

Si segnala che, nel corso dell'esercizio la Società ha ricevuto contributi per un importo pari a € 27,6 milioni, nell'ambito dei programmi di cofinanziamento della Commissione Europea (*Multi-annual Indicative Program - Trans European Network - Transport*).

In particolare tali contributi hanno riguardato:

- la tratta Bologna-Firenze per complessivi € 21,9 milioni, a saldo delle decisioni C(2003)5376 e C(2004) 5767 (modificata dalla decisione C(2005)2782);
- il nodo di Roma per complessivi € 5,7 milioni, di cui € 3 milioni per la chiusura della decisione C(2003)5376 ed € 2,7 milioni per la chiusura della decisione C(2004)5795.



CONTENZIOSI, INDAGINI E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI IN CORSO

La procedura arbitrale, attivata dal *General Contractor* CEPAV DUE/ENI nell'esercizio 2000, riguarda il riconoscimento dei maggiori oneri e dei danni subiti per effetto dell'anomalo prolungamento del rapporto contrattuale ritenuto imputabile a presunte inadempienze di TAV.

La Società chiede, a sua volta, l'integrale rigetto delle avverse domande, l'accertamento di inadempimenti del *General Contractor* ed il risarcimento dei conseguenti danni.

Per quanto concerne lo sviluppo di tale arbitrato, in data 25 giugno 2004 il Collegio ha disposto consulenza tecnica d'ufficio in ordine a taluni quesiti aventi ad oggetto lo svolgimento del rapporto contrattuale TAV -CEPAV DUE/ENI.

In data 30 settembre 2005 è stata depositata la Relazione di consulenza tecnica d'ufficio in risposta ai sopra menzionati quesiti.

Con lodo parziale in data 4 gennaio 2007 il Collegio arbitrale ha dichiarato TAV obbligata a corrispondere CEPAV DUE il prezzo di tutte le progettazioni ad esso commissionate per l'esecuzione della Convenzione stipulata il 15 ottobre 1991 e degli oneri relativi, nella misura che sarà determinata nell'ulteriore corso del giudizio, ha altresì dichiarato la Società tenuta a risarcire, sempre nella misura che sarà determinata nell'ulteriore corso del giudizio, a CEPAV DUE solo taluni dei danni richiesti dal *General Contractor* ed ha inoltre respinto ogni altra domanda avanzata dallo stesso, nonché le domande di risarcimento di danni proposte dalla Società.

In data 30 gennaio 2007 si è tenuta l'udienza per la prosecuzione del giudizio, nel corso della quale il Collegio arbitrale ha preannunciato la disposizione di una ulteriore consulenza tecnica d'ufficio per la quantificazione degli importi dovuti da TAV a CEPAV DUE sulla base del dispositivo del lodo parziale.

Il termine per l'emissione del lodo è fissato al 30 luglio 2007.

Il contenzioso arbitrale in essere, attivato dal *General Contractor* CEPAV UNO/ENI nell'esercizio 2006 per la tratta Milano-Bològna, riguarda la controversia avente per oggetto la richiesta, da parte del *General Contractor*, del riconoscimento dei maggiori tempi di esecuzione dei Lotti in cui è suddivisa l'Opera e per effetto la rideterminazione del Termine di Ultimazione Sostanziale (TUS) di ciascuno dei Lotti.

La Società ha respinto tutte le domande formulate dal *General Contractor* e a sua volta ha contestato a CEPAV UNO una serie di inadempimenti contrattuali, chiedendo la condanna all'esatto adempimento e al risarcimento dei danni.

Il Collegio Arbitrale ha fissato al 30 ottobre 2007 il termine per il deposito del lodo.

Riguardo le evoluzioni nelle indagini e nei procedimenti penali, si segnala che a seguito dello scioglimento della riserva da parte della Corte di Giustizia Europea in relazione ad alcune questioni pregiudiziali, è proseguito in Udienza Preliminare il procedimento pendente innanzi il Tribunale di Perugia per fatti corruttivi a carico, tra gli altri, di ex

Amministratori della Società e del Gruppo e nel quale la Società, FS S.p.A. e Italferr S.p.A. si sono costituite parti civili. Al riguardo, si informa che il G.I.P., nel mese di giugno 2006, ha disposto il rinvio a giudizio di tutti gli imputati in relazione ai capi di imputazione per i quali la Società è costituita parte civile. Il processo è proseguito in dibattimento ma, nel mese di gennaio 2007, il Tribunale ha emesso sentenza di non doversi procedere nei confronti di quasi tutti gli imputati, compreso l'ex Amministratore della Società, dichiarando la prescrizione di molte imputazioni. Alla luce di tale rilevante sviluppo la Società, d'intesa con il Gruppo, sta valutando se proseguire la costituzione di parte civile per le imputazioni rimaste.

Non sono emersi ulteriori elementi di conoscenza in ordine alla pendenza di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore nonché di esponenti del *General Contractor* IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso scarl, concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma/Napoli.

Si segnala, inoltre, che a carico di un Dirigente della Società, di rappresentanti di Italferr SpA, della società Condotte e del Comune di Roma, risulta avviato dalla Procura della Repubblica di Roma un procedimento concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori Alta Velocità/Alta Capacità della Penetrazione urbana di Roma in zona "La Rustica".

Infine, nel corso dell'esercizio, operanti della Guardia di Finanza - Nucleo Polizia Tributaria di Roma, su delega della Procura Regionale della Corte dei Conti del Lazio, hanno compiuto operazioni di accertamento e richiesta di documentazione in relazione ad un procedimento riguardante la realizzazione di cunicoli esplorativi nell'ambito dei lavori di realizzazione della Linea A.V. Milano-Genova.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la TAV sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti nel bilancio della Società.

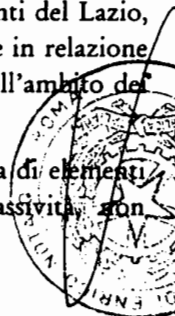
S.EL.F. S.r.l. (100%)

La Società, che è stata costituita in data 7 aprile 2000 con capitale sociale di 50.000 euro ha come scopo sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica sulla rete di proprietà RFI, nonché la valorizzazione della rete medesima.

In base al D.Lgs. 16 marzo 1999, n.79, la Società - per diventare operativa - dovrà ricevere da parte di RFI il conferimento degli elettrodotti ferroviari entrati a far parte della Rete di Trasmissione Nazionale.

A seguito dell'acquisto da parte della società TERNA S.p.A. delle funzioni di gestore nazionale della rete (GRTN), la Società ha avviato contatti con la suddetta TERNA S.p.A. per definire le attività da porre in essere in ossequio della citata normativa per la quale la S.EL.F. S.r.l. è stata costituita e le relative modalità.

La società chiude il bilancio al 31/12/2006 con una perdita di 8 mila euro.



METROPARK S.p.A. (100%)

La Società Metropark svolge un'attività di analisi, studio, progettazione, realizzazione, su aree di proprietà di società del Gruppo Ferrovie dello Stato o di terzi (anche in regime di concessione), e gestione di parcheggi ed aree attrezzate, da adibire alla sosta di mezzi di trasporto di qualunque tipo (pubblici o privati) nonché allo scambio intermodale delle merci, al loro immagazzinamento, custodia e distribuzione, sia in Italia che all'estero.

Sotto il profilo operativo si segnala il costante miglioramento dei ricavi operativi che rispetto all'esercizio precedente, si sono incrementati di circa il 9% grazie all'apertura di nuovi parcheggi ed al raggiungimento del pieno regime di attività per alcuni parcheggi aperti nei periodi precedenti. Il margine operativo lordo migliora in percentuale del 13% rispetto al periodo precedente grazie alla migliore redditività delle attività in corso. Nonostante questo il risultato di esercizio chiude con un utile netto, pari a 114 migliaia di euro, inferiore rispetto all'esercizio 2005 conseguente all'aumento degli ammortamenti (fenomeno strutturale rispetto ai nuovi parcheggi, che necessitano di un periodo di avviamento di 1-2 anni prima di entrare a regime) degli accantonamenti e delle svalutazioni nonché all'aumento delle imposte.

Al 31 dicembre 2006 il portafoglio parcheggi risulta essere pari a n. 94 aree di sosta per complessivi n. 15.098 posti auto, con un decremento, rispetto al 2005, rispettivamente di 8 parcheggi e 545 posti auto a causa della riconsegna di alcune aree.

Si segnala la continuazione del giudizio richiesto dalla Citis Park (gestore di alcune aree in Liguria) per contestare la cessazione dell'affitto di ramo di azienda e richiedere il risarcimento dei danni subiti (circa 3,5 milioni di euro) a seguito all'occupazione di alcune aree di parcheggio da parte di cantieri per la manutenzione delle linee ferroviarie. Si ricorda che, considerato il comune interesse, RFI è intervenuta nel giudizio con intervento adesivo volontario a favore di Metropark, presentando apposite memorie, in quanto artefice dei lavori di manutenzione sulle linee ferroviarie.

Al riguardo Metropark ha stimato che l'eventuale pregiudizio a proprio carico debba essere eventualmente calcolato sulla base dei criteri condivisi con la Citis Park nell'Accordo transattivo del 26 marzo 2003, con il quale venivano quantificati e regolati i danni richiesti fino ad allora (circa 223 mila euro).

Metropark ritiene altresì che gli eventuali oneri che dovessero scaturire dal giudizio, saranno sostenuti da RFI che, in virtù dell'Accordo transattivo del 26 marzo 2003 e di una comunicazione del 20 marzo 2006, ha riconosciuto le proprie responsabilità nella vicenda.

RFI ha comunque accantonato a titolo prudenziale già nel bilancio 2005 apposito e congruo fondo rischi ed oneri. I giudizi, avviati ad inizio 2005, sono tutt'ora in corso senza arrivare alla fase di discussione del merito.

Si segnala inoltre che nel corso dell'anno è stato notificato alla società Metropark ed a RFI da parte della società Italiana Parcheggi s.r.l. atto di citazione innanzi al Tribunale civile di Milano per sentire accertata la presunta violazione delle regole della

concorrenza in relazione alla gestione del parcheggio di Milano, Porta Genova e sentire pronunciare condanna generica al risarcimento dei danni. Metropark ed RFI si sono regolarmente costituite in giudizio impugnando la ricostruzione dei fatti avversaria e la configurabilità degli illeciti concorrenziali, nonché proponendo domanda tesa alla condanna della controparte per lite temeraria. La prima udienza è fissata al 27 febbraio 2007. Da tale contenzioso non si ritiene che possano emergere passività potenziali a carico della Società.

TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO - TFB (82,41843%)

In data 7 marzo 2006 è stata costituita la Società TFB, con sede a Roma e capitale sociale pari ad euro 49.090.910 diviso in azioni ordinarie del valore nominale di euro 1,00 ciascuna.

RFI è intervenuta in fase di costituzione della Società conferendo l'intera propria partecipazione al capitale della Società Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE rappresentata da 5.120.000 azioni, corrispondenti al 50% del capitale, valutata all'importo di euro 43.200.000.

Hanno contribuito alla costituzione anche la Provincia Autonoma di Bolzano e la Provincia Autonoma di Trento, conferendo ciascuna l'importo in denaro di euro 2.945.455 (pari al 3% del capitale sociale della TFB), per un totale di euro 5.890.910.

L'oggetto della Società consiste nella "gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".

In data 15 giugno 2006 si è riunita l'assemblea straordinaria della TFB che ha deliberato di aumentare in una o più *tranche*, in via scindibile ed entro il 31 dicembre 2007, il capitale sociale da euro 49.090.910,00 fino ad un massimo di euro 99.090.910,00 (e pertanto, per un massimo di euro 50.000.000,00), mediante emissione di massimo n. 50.000.000 nuove azioni ordinarie del valore nominale di euro 1,00 da offrire in opzione alla pari ai soci, dando nel contempo delega al Consiglio di Amministrazione per le modalità di determinazione delle *tranche* dell'aumento del capitale sociale. Quest'ultimo, nella seduta del 15 giugno 2006, ha deliberato di aumentare il capitale sociale per una prima *tranche* di complessive euro 5.000.000 da effettuarsi entro la data del 15 luglio 2006 (euro 4.400.000 la quota RFI); detto aumento è stato sottoscritto e versato da tutti i soci, pro-quota, entro il termine richiesto ed è destinato a finanziare l'avanzamento delle attività per la realizzazione del *tunnel* ferroviario di base del Brennero.

In data 12 ottobre 2006 l'Assemblea dei Soci ha deliberato di approvare la cessione alla Provincia di Verona della quota detenuta da RFI fino ad un massimo del 6%. In data 13 dicembre 2006, con contratto di compravendita di Azioni RFI ha ceduto alla Provincia di Verona il 6% delle azioni possedute per un valore complessivo di € 3.245.455 per cui le azioni possedute da RFI sono 44.354.545 del valore nominale di € 1 euro, pari all'82% del capitale sociale.